

УДК 711.4

І.В.ДРЕВАЛЬ, канд. арх.

*Харківська національна академія міського господарства*

### **ЧИННИКИ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ**

Розглядаються чинники формування і розвитку залізничних вокзальних комплексів. Розкрито суть ієрархічної побудови чинників впливу, що обумовлено системними властивостями містобудівного простору.

Рассматриваются факторы формирования и развития железнодорожных вокзальных комплексов. Раскрыта суть иерархического построения факторов влияния, что обусловлено системными свойствами градостроительного пространства.

The factors of forming of the railway station complexes are in-process considered. Essence of иерархического construction of factors of influence is exposed, that contingently system properties of town-planning space.

*Ключові слова:* залізничний вокзальний комплекс, чинники впливу, містобудівна ієрархія.

Залізничні вокзальні комплекси (ЗВК) – важливі структурно-функціональні елементи сучасного міста, транспортних мереж систем населених місць і регіонів. Сьогодні питання їх формування й ефективного розвитку набувають усе більшої актуальності у зв'язку з необхідністю приведення параметрів транспортно-комунікаційної системи країни до вимог європейських стандартів.

Для утворення функціонально-ефективної і естетично досконалої містобудівної форми залізничного вокзального комплексу необхідно ретельно врахувати всі фактори, які впливають на об'єкт проектування. Тому виявлення цих факторів, їх аналіз та ієрархізація за значущістю впливу – актуальне завдання і важливий етап у процесі вдосконалення архітектурно-містобудівної організації ЗВК. З іншого боку, питання побудови аналітичного апарату дослідження містобудівних об'єктів є досить актуальними з позицій розвитку містобудівної теорії. Звісно, що наукова база проектних рішень розширюється за рахунок виявлення і системного врахування нових чинників і умов їх формування.

Сьогодні на важливості вивчення закономірностей розвитку залізничних вокзальних комплексів наголошено в роботах Є.Голубева, І.Древаль, М.Кануннікова, В.Мироненка, І.Русанової [4-7, 11] та ін. В сучасній науці існує значний об'єм досліджень, що висвітлюють чинники впливу на формування ЗВК з позицій різних предметних площин.

Так, технологічні чинники розглянуто в роботах М.Правдіна, Л.Рябухи, В.Лукашева, І.Савченко, С.Земблінова [10, 12]. Такі аспекти, як містоформуюча роль ЗВК, особливості їх функціональної і архітектурно-просторової організації, принципи архітектурної модернізації висвітлено в наукових працях Є.Васильєва, І.Русанової, Є.Владимирова, Р.Мухитова, А.Мурунова [2, 3, 8, 9, 11]. Але чинники впливу на формування залізничних вокзальних комплексів розглядаються відокремлено, відповідно до вузьких завдань, а їх інтегрована оцінка – поки що відсутня.

В даній роботі запропоновано аналіз ЗВК з позиції *містобудівної предметної площини*, що дозволяє дослідити головні чинники впливу в їх системній послідовності та взаємному зв'язку. ЗВК розглядається як система, що має внутрішню організацію (відповідно до мети функціонування) та зовнішнє оточення, що складає умови реалізації мети.

*Перша група чинників* віддзеркалює вимоги до організації простору, адекватного процесам життєдіяльності, що локалізуються в структурі ЗВК (рис.1). Його головна цільова функція полягає в забезпеченні взаємодії пасажиропотоків з різними видами міських і позаміських видів транспорту. Соціальні процеси, що «протікають» на території комплексу, складають його соціально-функціональний зміст і розглядається як ведучий внутрішній формоутворюючий чинник. Це процеси пасажирської діяльності; технологічного обслуговування вокзального комплексу і супутні функціональні процеси додаткового обслуговування пасажирів і техперсоналу. Реалізація на вокзальному комплексі сценарію життєдіяльності кожного з видів пасажиропотоків вимагає відповідного просторового облаштування, обумовленого технологічними, естетичними й ергономічними вимогами. Дослідження сучасних залізничних вокзальних комплексів виявили, що існують стійкі зв'язки між характером процесів діяльності пасажирів і основними параметрами його формоутворення. Однак, окрім пасажирів активними споживачами додаткових послуг на ЗВК (торгівельних, харчування, інформаційних, тощо) стають мешканці міста. Цілодобове функціонування залізниці сприяє цим процесам. Перетворення залізничного вокзалу на багатофункціональний комплекс відбувається під впливом двох основних факторів. З одного боку, необхідно забезпечити комфортні умови перебування пасажирів шляхом надання розширеного асортименту послуг. Розміщення додаткових послуг в структурі комплексу надає чималий прибуток залізниці. Так, на ЗВК Білорусії для них відводиться до 40% загальної площі. З іншого боку, добра транспортна доступність ЗВК і високий містобудівний ранг території створюють умови для розвитку функцій суспільного обслуговування городян.

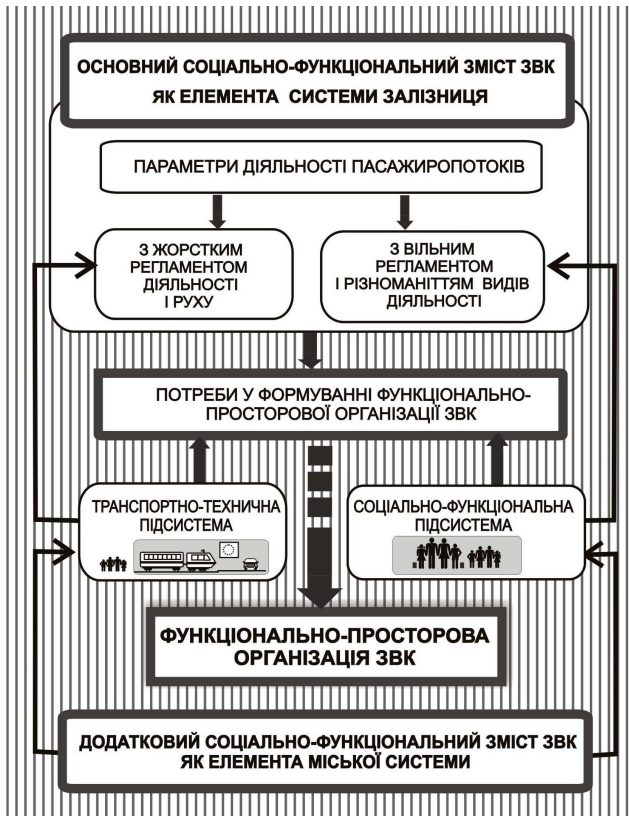


Рис.1 – Соціально-функціональний зміст ЗВК як фактор його функціонально-просторової організації

Для виявлення *зовнішніх чинників* – умов формування ЗВК була побудована модель дослідницької ситуації, що охоплює усі необхідні рівні функціонування об'єкту: регіонального, системи населених місць, міста і ділянки (рис.2). Важливим є врахування значущості параметрів кожного рівня і їх ролі у визначенні параметрів об'єкту. Дослідження функціонування ЗВК виявили, що значущість зовнішніх чинників – умов їхнього формування підпорядковується закону ієрархії: найважливішим є чинник розташування вокзального комплексу в структурі регіональної мережі залізничного транспорту. Залізниця, як система, є важливим функціональним компонентом регіональної і агломераційної територіальних надсистем. Особливості її трасування, обумовлені соціально-економіч-

ними характеристиками територіальних систем вищих містобудівних рангів, визначають різновиди ЗВК за такими індикативними ознаками, як тип залізничного сполучення за швидкістю, тип станції, кооперація з іншими видами магістрального транспорту [1, 13].

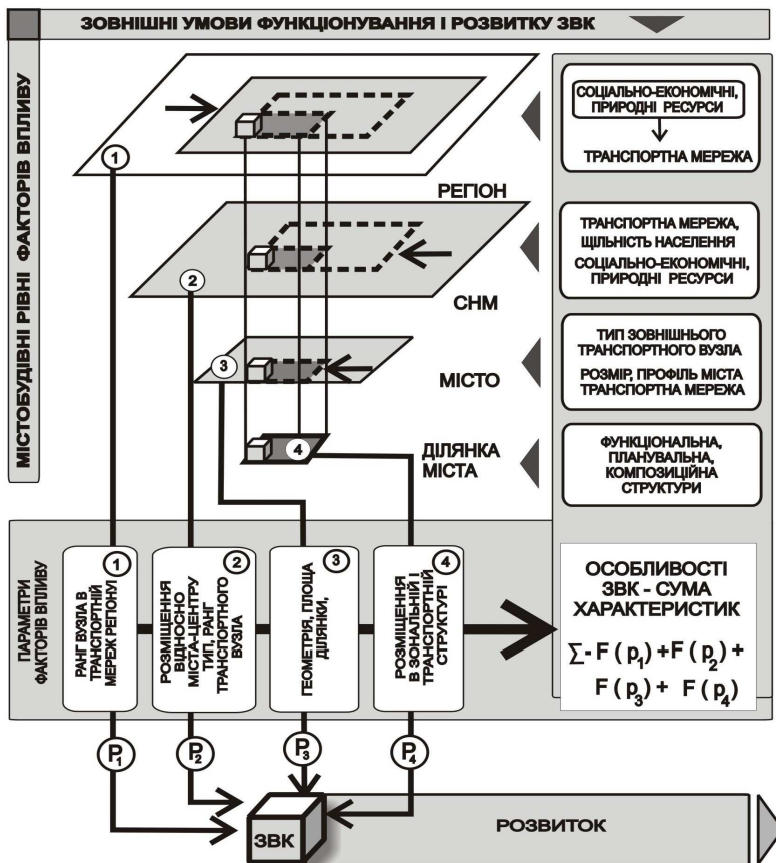


Рис.2 – Ієрархічна структура зовнішніх факторів формування і розвитку ЗВК

Виявлено, що містобудівний потенціал ЗВК обумовлений його близькістю, або включеністю до транспортно-комунікаційних коридорів вищих територіальних рівнів. Сьогодні в Україні в першу чергу реконструюються саме ЗВК, що знаходяться в структурі транспортних коридорів (наприклад, в містах Ужгород, Львів, Київ, Полтава, Куп'янськ). Місце розміщення ЗВК в структурі транспортних мереж рівня систем насе-

них місць визначає характеристики внутрішньосистемних пасажиропотоків – маятникових мігрантів.

Тип станції багато в чому обумовлює якісні (сценарії життєдіяльності) і кількісні (об'єми) характеристики пасажирських потоків, що локалізуються на ЗВК, і визначає основні вимоги до утилітарної складової архітектурно-містобудівної організації: функціонального наповнення, просторово-планувальної і комунікаційної структури. Взаємодія (кооперація) залізничного з іншими видами міжміського транспорту зумовлює розвиток особливих сценаріїв життєдіяльності пасажирів на об'єднаних вокзальних комплексах залізнично-автобусних, аеро-залізничних тощо). На цьому рівні визначаються і основні об'єми пасажиропотоків далекого слідування.

Другою, за значимістю групою зовнішніх чинників є характеристики міста – місця розташування конкретного вокзального комплексу. Основні з них є такі: містобудівна категорія міста (за чисельністю населення і господарським профілем); особливості просторової організації зовнішнього транспортного вузла міста; характеристики міської транспортної підсистеми; особливості організації системи громадських центрів; композиційні характеристики міста; місце розміщення вокзального комплексу в зональній структурі міста. Чим більше і привабливіше (в аспектах ринку праці, надання різноманітних послуг, історико-культурного потенціалу тощо) місто, тим більший пасажиропотік на його ЗВК. Сукупність вищезазначених чинників визначає такі характеристики ЗВК, як: просторово-планувальна організація (компактна, лінійна, блокова, змішана); структурна організація комунікаційної підсистеми (однорівнева і багаторівнева); функціональний склад і міра функціональної і просторової інтегрованості з прилеглою міською забудовою (висока, низька, середня); стилістичні особливості.

Вельми важливим чинником функціональної і просторової організації залізничного вокзального комплексу є його місце розташування в зональній структурі міста. Близькість до центру вимагає максимально просторово компактного рішення і наближення до вокзалу «центральної» функцій. В периферійній частині на базі ЗВК формуються великі за площею багатофункціональні термінали. На рівні "ділянка" визначаються основні просторові характеристики комплексу як результат впливу таких її параметрів, як розмір території, конфігурація, щільність і функціональне наповнення навколишньої забудови, геометрія примикання до привокзальної площі міських автомагістралей, наявність підземних транспортних комунікацій, морфологічні і стилістичні характеристики прилеглої забудови.

Таким чином, саме містобудівна предметна площина дослідження

розкриває можливості найбільш глибокого і повного аналізу ЗВК шляхом системної ієрархізації та інтеграції чинників впливу. *Внутрішні чинники* формування ЗВК (різноманітні процеси пасажирської діяльності; технологічного обслуговування вокзального комплексу, додаткового суспільного обслуговування, діяльності городян) зумовлені *зовнішніми чинниками-умовами* формування залізничних вокзальних комплексів – соціально-функціональними і просторовими параметрами територіальних систем: регіон, система населених міст, місто, ділянка.

Генетично первинним, імперативним чинником розвитку ЗВК є тип залізничної станції за критерієм її ролі в структурі мережі залізничного транспорту, де вона є вузловим елементом.

Системний підхід до аналізу і «врахування» чинників формування ЗВК сприятиме їх комплексному розвитку спільно з прилеглими територіями, ліквідації конфлікту між транспортом і міським середовищем, забезпечує вдосконалення інфраструктури міста, поліпшення транспортної доступності, створює умови для зростання як міської, так і регіональної економіки.

1. Білоконь Ю.М. Функція та структура форми в регіональному плануванні / За ред. І.О. Фоміна. – К., 2002. – 98 с.

2. Васильєв Е. Вокзальный комплекс в центре Варшавы / Е. Васильев // АСД. – 2004. – № 2. – С.16-19.

3. Владимиров Е. Подземный город, построенный на земле / Е. Владимиров // Проект Россия. – 2002. – № 23. – С.19-24.

4. Древаль И.В. Градоформирующая роль железнодорожных вокзальных комплексов // Науковий вісник будівництва. Вип.47. – Харків: ХДТУБА ХОТВ АБУ, 2009. – С.115-119.

5. Древаль И.В. Залізничний вокзальний комплекс як динамічна «визитівка» сучасного міста // Досвід та перспективи розвитку міст України. Проблеми розвитку найкрупніших міст України: Зб. наук. праць. Вип.20 / Відп. ред. Ю.М.Палеха. – К.: Ін-т «ДІПРОМІСТО», 2011. – С.250-259.

6. Канунников М.Н. Многофункциональные комплексы в прирельсовых территориях современного города (на примере Москвы): Дисс. ... канд. арх.: 18.00.02 / М.Н. Канунников. – М., 2002. – 168 с.

7. Мироненко В.П. Архитектура современных железнодорожных вокзальных комплексов. Модернизация вокзалов и тенденция развития ЖВК // Вісник ХДАДМ. – 2006. – Вип.7. – С.18-21.

8. Мурунов А.Ю. Принципы архитектурной модернизации железнодорожных вокзальных комплексов на современном этапе для крупных и крупнейших городов: Дисс. ... канд. арх. 18.00.02. – Нижний Новгород, 2005. – 188 с.

9. Мухитов Р.К. Принципы формирования архитектуры железнодорожных вокзальных комплексов в малых и средних городах (на примере Московской области): Дисс. ... канд. арх.: 18.00.02. – М., 1988. – 213 с.

10. Правдин Н.П., Рябуха Л.С., Лукашев В.И. Технология работы вокзалов и пассажирских станций. – М., 1990. – 304 с.

11. Русанова І., Склярів І. Транспортно-пересадочні вузли в планувальній структурі найбільшого міста // Досвід та перспективи розвитку міст України. Проблеми розвитку

найкрупніших міст України: Зб. наук. праць. Вип.20 / Відп. ред. Ю.М.Палеха. – К.: Ін-т «ДІПРОМІСТО», 2011. – С.259-269.

12.Савченко И.Е., Земблинов С.В. Железнодорожные станции и узлы. – 4-е изд., перераб. и доп. / Под ред. В.Н. Куличева, Н.Н. Шабалина. – М.: Транспорт, 1980. – 480 с.

13.High Speed Surface Transport (HSST) : A Japanese Maglev Technology [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http:// Monorail Society, com](http://MonorailSociety.com).

*Отримано 06.10.2011*

УДК 72.01

Е.В.КОНОПЛЕВА, канд. арх.

*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

### **СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИИ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ СВОБОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ В ПРОЦЕССЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ЦЕНТРОВ ИСТОРИЧЕСКИХ ГОРОДОВ**

Рассматривается проблема организации архитектурной среды свободных пространств, возникающих в процессе реконструкции центров исторических городов, и выявляются необходимые для этого профессиональные средства.

Розглянуто проблему організації вільних просторів, що виникають під час реконструкції центрів історичних міст, та виявлено необхідні для цього професійні засоби.

The article tells about the problem of organizing the architectural environment of free spaces arising in the reconstruction of the historical center, and identifies the necessary professional tools.

*Ключевые слова:* исторические города, реконструкция, архитектурная среда.

Процесс реконструкции центров исторических городов призван решить наиболее острые проблемы, возникшие в связи с рядом причин, обусловленных быстрыми изменениями на социально-экономическом уровне. Одна из главных – рост числа транспортных средств у населения, а, с другой стороны, возрастание объема государственных хозяйственных перевозок, а также парка машин общественного транспорта. Следствием является необходимость реконструкции транспортных магистралей, что особо остро проявляется в центрах исторических городов, размеры улиц которых и их проезжей части складывались в других условиях.

Рост транспортной нагрузки является также причиной ускорения деградации исторической застройки из-за повышенной вибрации и загазованности. Новое строительство вблизи старых зданий зачастую приводит к их конструктивной деформации. Вследствие этого на центральных улицах возникают своеобразные «лакуны» на месте старой застройки, которые по своей сути не принадлежат ни дворовому пространству, ни улице. Они разрушают гармонию сложившейся архитектурной среды, поэтому поиск средств включения подобных пространств в ее состав